

Schwalbe Trans Alp 2013 -Teil 3-

1.Juni bis 29. Juni 2013

Liebe Radsportfreunde,

die Sucht „**Rennrad**sport“ führten 2 Noppis 2013 zum 3. bzw. 4. Mal zur Rennrad Tour Schwalbe



Trans Alp. Und hier sind die Finisher, wenn auch mit jeweils anderen Teampartnern:

Natürlich war das ganze Unterfangen zunächst wieder verbunden mit dem Marathon hinsichtlich Anmeldung, Wartezeit und der Suche nach einer entsprechenden Unterkunft.

Anmeldung war dann der 4. Dezember 2012, 12.00 Uhr.

Dieses Mal wurde es noch grauenhafter als in den vergangenen Jahren. Wegen eines Übermittlungsfehlers ging die Anmeldemail erst gegen 12.25 Uhr durch. Während man unter normalen Umständen gleich am 1. Tag eine positive oder negative Mitteilung in Bezug auf den Startplatz erhält, dauerte es dieses Mal 4 Tage, bevor überhaupt eine Rückmeldung kam.

Sie kam und war negativ.

Aber, auch dieses Mal wurde man auf die Warteliste gestellt, getröstet und auf eine evtl. spätere

Zusage beruhigt. Dabei war die Warteliste zunächst nicht einsehbar.

Eines guten Tages konnte ich die Liste dann öffnen und sah, dass ich mit meinem Teampartner Karl Heinz Klein -Schwalbe Eilendorf-, auf Platz 8 gelandet war. Andere standen z. B. auf Platz 40-50. Es dauerte und dauerte bis dann, für mich überraschend, vom Veranstalter von meinem Konto die Startgebühren abgebucht waren, obwohl ich noch keine Startgenehmigung hatte. Ein Anruf beim Veranstalter führte dann zur Aufklärung. Offensichtlich war erneut ein Computerproblem aufgetreten. Am Abend des 20. Dezember 2012 sollte ich aber die Startgenehmigung bekommen. So war es dann auch.

Nun ging die Suche nach Unterkünften los. Da wir reichlich spät dran waren, gestaltete sich dieses Unterfangen sehr schwer.

Tagelang habe ich im PC rum gesurft, um die entsprechenden Übernachtungsmöglichkeiten zu finden, bis es dann endlich klappte. Ich musste aber in Kauf nehmen, dass wir an einem Tag 16 km vom Startort "Zernez" entfernt, in „ZUOZ“, Schweiz, im schönen Engadin, Unterkunft fanden. Zum Glück kannte ich dieses Haus noch vom Amade Marathon 2010, ansonsten hätte ich noch lange suchen können, da alle Pensionen/Hotels schon belegt waren, Ausnahme: Hotels der höheren Kategorie und kaum bezahlbar.

Ab Januar 2013 ging es dann los mit dem Training und damit zur Vorbereitung auf diese Tour. Das schlechte Wetter in den Monaten Januar bis April ließ hinsichtlich Training, wie jeder weiß, nicht viel zu. Die Monate waren neben der beruflichen Anspannung mehr als bescheiden um ein vernünftiges Training aufzubauen. Die jährliche Mallorcareise zum Muskelaufbau im April und damit zur Vorbereitung auf die Rennradsaison kam mir dann wieder sehr zu Gute. Trotz des kalten, schlechten Wetters konnte ich bis Mallorca über 1000 km mit dem MTB und Rennrad zurück legen. Die 14 Tage auf den Balearn ließen dann die ersten 4 Monate auf dem Festland schnell vergessen. 1383 km kamen auf Mallorca zusammen.

Wieder zu Hause kam mir der Marathon in Mönchengladbach als Trainingsaufbau dann auch gelegen.

Weiter ging es bis kurz vor dem Event mit RTF's, Bergtraining auf dem Trimmrad und sonstigen Trainingsfahrten, sodass insgesamt rd. 4000 km zusammen kamen.

Nun stellte sich die Frage: Reicht das jetzt??? Schließlich hatte ich vor der Trans Alp 2012 ein wenig über 5000 km in den Beinen.

Hiobsbotschaft am 11.06.2013:

Mein Teampartner Karl Heinz teilte mir mit, dass er am 01.06.2013 bei einer RTF einen Sturz mit dem Rennrad hatte. Da er seit dem Unfall starke Rückenschmerzen hat, stellte er eine Mitfahrt zur Trans Alp in Frage. Jetzt musste ich doch einmal tief durchatmen. Die endgültige Entscheidung sollte dann am Freitag, 14.06.2013, also eine Woche vor dem Start fallen. Zu meinem Glück fiel die Entscheidung positiv aus.

So ging es dann am 21.06.2013 zum Startort Sonthofen, dem Ort, wo auch die Trans Alp 2011 gestartet war.

Wie gehabt, am 22.06.2013 war Anmeldung etc.. Anschließend wurde sich mental auf die Tour vorbereitet. Dabei stellten wir fest, dass wir beide kein Regenblech mit hatten. Sollten wir eins kaufen oder sollen wir es bleiben lassen? Letztendlich wurde eins gekauft. Zum Glück, denn die Woche über sollte Petrus die Schleusen sehr weit öffnen.

Etappe 1, 23.06.2013: Sonthofen - St. Anton in Österreich:

Hochtannbergpass, Flexenpass, Arlbergpass, 2.279 hm

Kälte, Nebel, Niesel- und später dazu Platzregen sollten uns begleiten.

2 km vor dem Ziel St. Anton merkte ich bei 13%igem Gefälle, dass mein Hinterrad einen Defekt hatte. Ein äußerst schweres Unterfangen bei so einem Gefälle und den feuchten Straßen, das Rad zum Stillstand zu bewegen. Zu meinem Glück schaffte ich es. Beim Ablegen des Reifens schüttete es wie aus Kübeln vom Himmel. Es dauerte rd. 15 Minuten bis ich weiter fahren konnte. Damit

hatte ich eine Menge Zeitverlust. Das war mir aber egal. Hauptsache: Den 1. Tag hatte ich ohne Schaden überstanden.

Dann am Abend die Hiobsbotschaft. Bei der 13%igen, regennassen Abfahrt und 3 km vor dem Ziel St. Anton, kam ein 47 jähriger Arzt ohne Fremdverschulden ins Straucheln, überschlug sich mit seinem Rennrad, fiel über die Leitplanken einen Abgrund hinab und verstarb noch an der Unfallstelle. Sein Teamkamerad, auch Arzt, konnte ihm leider nicht mehr helfen.

Die Pastaparty gestaltete sich auf Grund des Todesfalles entsprechend. Die Stimmung war am Boden, zumal dann auch noch die Nachricht kam, dass die Strecke am nächsten Tag -Silvretta Hochalpenstraße mit der Biehler Höhe- wegen Steinschlag und Geröll gesperrt sei. Schade. Die alternative Strecke über das Hahntenjoch wurde ebenfalls gesperrt. Dort herrschte Schneefall. Somit ging es mit **Etappe 2**, am 24.06.2013 auf direktem Weg von St. Anton nach Imst. Auch hier war der Regen unser ständiger Begleiter. Die Etappe wurde nicht gewertet.

Etappe 3, 25.06.: Imst - Zernez (Schweiz)

Pillerhöhe, insgesamt an diesem Tag: 2.474 hm

Wenige km hinter Imst ging es schon bergauf. Die Fahrt führte ins Piztal und dort hinauf zur Piller Höhe. Wie sollte es schon anders sein, kurz vor der Bergankunft erneut starker Niederschlag. Das hieß: Rein in die Regenklamotten.

Nach der Bergankunft folgte wiederum eine sehr gefährliche und steile Abfahrt nach Prutz. Viele, viele RennradfahrerInnen hatten bei diesem Gefälle einen defekt an ihrem Rennrad. Ich war froh, heil unten angekommen zu sein.

Dann ging es in die Schweiz. Wir verließen die Hauptstr., bogen in Nebenstraßen mit einigen steilen und giftigen Passagen, Wege, weit ab von unseren motorisierten Freunden um so nach Zernez zu gelangen, unserem Etappenziel. Zernez war mir noch in guter Erinnerung vom Engadin-Marathon 2010.

Nach der Zieldurchfahrt freuten wir uns auf das Kaffeemobil.

Etappe 4, 26.06.: Zernez – Livigno

Ofenpass, Stilfserjoch, Passo Foscagno, Passo d`Eira, 3.004 hm

Was stand uns doch heute bevor: **Die Königsetappe** mit 4 Pässen wie den Ofenpass, Stilfser Joch, Passo Foscana, Passo d`Eria. Wie jeden Tag stellte sich die Frage: Wie bist du heute drauf? Ob du das schaffen wirst? Schließlich war vor dem Pass Foscana um 16.30 Uhr Zeitnahmeschluss.

Hinter Zernez kam gleich die erste Steigung, um dann die Abfahrt vorbei am Tunnel Richtung Livigno zu genießen. Wie wäre es doch so schön gewesen. 8 km Durchfahrt durch den Tunnel und schon wären wir in Livigno. Aber nein, wir nahmen den Ofenpass, der sich locker fahren ließ. Nun ging es lange, lange abwärts Richtung italienischer Grenze durch das wunderschöne Münstertal über St. Maria, Mustair, vorbei an Glurns, der ältesten Stadt Südtirols bis Prato allo Stelvio, den Ort, der für viele als Einstieg zum Stilfser Joch gilt.



Hier kenne ich quasi jeden Stein, da ich diesen Pass schon über 30 Mal bezwungen habe und er trotzdem immer wieder eine Herausforderung ist. Eine Unmenge an Motorrädern und Autos fuhren an diesem Tag den Pass hinauf, so dass es mir als Fahrradfahrer keinen besonderen Spaß machte. Das kalte Wetter kam noch hinzu, was sich besonders bei der Abfahrt Richtung Bormio bemerkbar machte. Es war „**sau kalt**“.

In Bormio konnten die gesamten, warmen Utensilien wieder abgelegt werden. Der nächste Pass - Passo Foscano- wartete schon auf uns. Vorher kam die Verpflegung mit der Zeitnahme. Um 14.30 Uhr, als 2 Stunden vor Zeitschluss, konnte ich die Stelle passieren.

14 km ging es nun hinauf. Diesen Pass kannte ich noch von der Trans Alp 2011. Damals bereitete er mir schon enorme Schwierigkeiten. Auch dieses Mal habe ich mich sehr schwer getan. Glücklicherweise oben angekommen ging es abwärts, um dann die letzte Steigung -Passo d`Eira- zu nehmen. 300 m vor der Passhöhe ging es nochmals 10% hinauf, um dann Richtung Livigno nur noch hinab zu fahren. **Königsetappe geschafft!!!**

Das Kaffeemobil wartete schon auf uns. Der Cappuccino war wie jeden Tag ein Genuss.

Etappe 5, 27.06.: Livigno – Aprica

Passo d`Eira, Passo Foscano, Passo Mortirolo, Passo di Guspessa, 2.878 hm

Nach der Königsetappe folgte eine neue schwere Etappe, denn heute ging es zurück über die beiden ersten Pässe -Passo d`Eira, Passo Foscano-. Mit neuem Mut klappte diese Geschichte. Eine lange Abfahrt von über 40 km führte zum Einstieg in den Trainingsberg des Legionären Marco Pantani, den „**Passo Mortirolo**“. Oh weh, 14 km ohne Pause mit überwiegend steilen Passagen -18%-aufwärts. Was für ein Berg.!!! Während ich bei der Trans Alp 2011 noch mind. 3 x abgestiegen bin, hatte ich mir den Berg dieses Mal anders eingeteilt.

Während viele auf Wanderung eingestellt waren, konnte ich bis zur Passhöhe, vorbei am Marco Pantani Denkmal,



durchfahren.

Nun ging es wieder viele Kilometer über Höhenwege, auch wiederum weit ab vom üblichen Straßenverkehr, hinab bis 5 km vor Aprica, der Ort, der mit der heutigen Bergankunft zu erreichen war. Die letzten km gingen dann noch einmal so richtig in die Beine.

Etappe 6, 28.06: Aprica – Kaltern

Passo Tonale, Brezer Joch, Mendelpass, 2.890 hm

Tag 6 führte uns zunächst über den Passo Tonale. Kurz vor der Bergankunft ging es wieder los. Nebel, Nieselregen, der dann in Regen über ging, zwang uns erneut, die Regensachen anzuziehen. Doch das Anlegen der Regensachen kam eigentlich schon zu spät. Ich war schon durchnässt.

Die Abfahrt gestaltete sich dann nicht so prickelnd. Es war eiskalt, mein Körper bebte vor Kälte. Das Zittern übertrug sich auf den Rahmen, so dass das gesamte Rad vibrierte. War dann froh, als ich die Ebene erreicht hatte und „normale“ Temperaturen -14°C gemessen wurden. Jetzt hieß es nur noch: „Nichts wie strampeln, damit es ein wenig warm wird. Das gelang auch. Schließlich waren das Brezer Joch und der Mendelpass zu bewältigen. Die Radkleidung war mittlerweile abgetrocknet. Endlich gingen die Temperaturen nach oben. Das heutige Etappenziel „Kaltern“ wurde bei 18°C und Sonnenschein erreicht.

Etappe 7, 29.06.: Kaltern – Arco:

Passo Fai della Paganella, Passo del Ballino, 1.625 km

Bei der letzten Etappe ging noch einmal so richtig die Post ab. Lange Zeit zeigte der Tacho 40 Stundenkilometer an. Es machte so richtig Spaß, Rennrad zu fahren. Die herrliche Umgebung führte zu einer kurzweiligen Etappe, um dann das Ziel „Arco“ mit meinem Teampartner Karl Heinz zusammen über die Ziellinie zu fahren.



Zusammenfassung:

Eine Trans Alp mit vielen Höhen und Tiefen.

Tiefen mit dem Todesfall und dem schlechten Wetter.

Höhen: Tolle Strecken, tolle Teams, tolle Organisation und vieles, vieles andere mehr.